

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representation of  
The original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

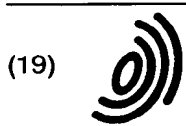
**Tyre with a tread profile including S-shaped transverse grooves**

Patent Number: ☐ EP0698512, B1  
Publication date: 1996-02-28  
Inventor(s): DECKER HEINRICH (DE); FRUEHAUF KAI (DE); KUHLMANN SILVIA (DE);  
RODEWALD HELMUT (DE)  
Applicant(s): CONTINENTAL AG (DE)  
Requested Patent: ☐ JP8058314  
Application  
Number: EP19950109893 19950624  
Priority Number  
(s): DE19944425899 19940722  
IPC Classification: B60C11/04; B60C11/03; B60C11/12  
EC Classification: B60C11/04B, B60C11/12  
Equivalents: CZ9501782, ☐ DE4425899, NO308203B, NO952888

**Abstract**

The tread (2) has S-shaped transverse grooves (3). At the edges (4) of the plan view of the contact surface they run at an angle  $\beta_1$ , subtending between 65 degrees and 90 degrees with the circumferential direction (U). Near the centre (5), this angle decreases to  $\beta_2$ , between 30 degrees and 50 degrees. Here (5), a single rectangular block, its edges roughly perpendicular to the line of the S-shape, interrupts the centre of the S-feature (9). The short edges (8) of the block align with the groove edges of the leading and trailing S-features (3a, 3b).

Data supplied from the esp@cenet database - I2



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 698 512 A1

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
28.02.1996 Patentblatt 1996/09

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60C 11/04**, B60C 11/03,  
B60C 11/12

(21) Anmeldenummer: 95109893.8

(22) Anmeldetag: 24.06.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT CH DE DK FR LI SE**

(30) Priorität: 22.07.1994 DE 4425899

(71) Anmelder: Continental Aktiengesellschaft  
D-30165 Hannover (DE)

(72) Erfinder:

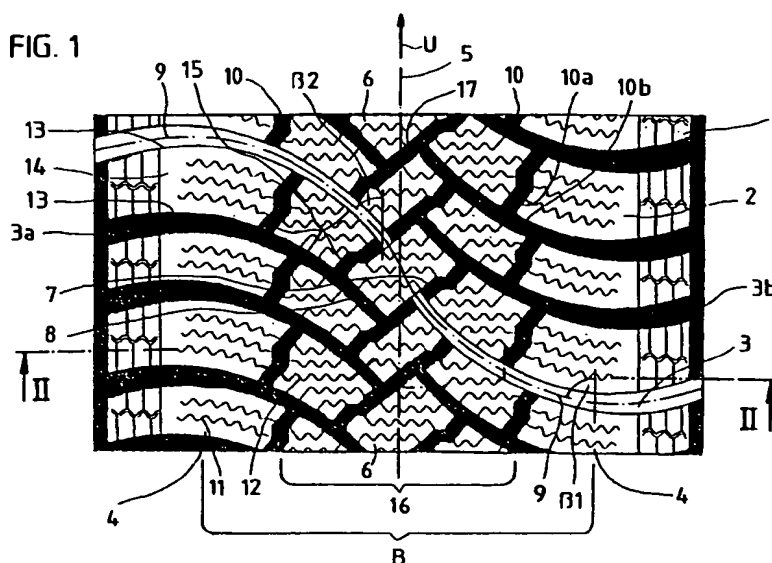
- Decker, Heinrich  
D-30827 Garbsen (DE)
- Kuhlmann, Silvia  
D-30451 Hannover (DE)
- Frühauf, Kai  
D-30851 Langenhagen (DE)
- Rodewald, Helmut  
D-31249 Rötzum (DE)

(54) **Reifen mit profilierter Lauffläche mit S-förmigen Querrillen**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf einen Reifen (1) mit profilierter Lauffläche (2), die im wesentlichen S-förmige Querrillen (3) aufweist, wobei die Querrillen (3) in der Profildraufsicht im Rande (4) der Aufstandsfläche unter einem Winkel ( $\beta_1$ ) zwischen 65° und 90° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen und an ihrer axial innersten Stelle unter einem Winkel ( $\beta_2$ ) zwischen 30° und 50° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen.

Um ohne Beeinträchtigung des Aquaplaning-Verhaltens die S-förmigen Querrillen mit Hinblick auf das Schwingungsverhalten wirkungsvoller zu unterbrechen, wird vorgeschlagen, daß jede im übrigen knick- und ver-

satzfrei von Laufflächenrand (4) zu Laufflächenrand (4) durchgeführte S-förmig gewölbte Querrille (3) in der Laufflächenmitte (5) durch einen einzigen rechteckförmigen, sich mit seinen langen Kanten (7) im wesentlichen senkrecht zur Querrille (3) erstreckenden Klotz (6) mitten in dem S-Linienzug (9) unterbrochen ist, wobei die kurzen Kanten (8) dieser die Kontinuität der S-förmigen Querrillen (3) unterbrechenden Klötze (6) mit der in Umlaufrichtung vor bzw. hinter der jeweils betrachteten S-förmigen Querrille (3a bzw. 3b) in einer Flucht liegen. Hierdurch ist die Steifigkeit der Unterbrechung der S-förmigen Querrillen besonders hoch.



EP 0 698 512 A1

## Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Reifen (1) mit profilierter Lauffläche (2), die im wesentlichen S-förmige Querrillen (3) aufweist, wobei die Querrillen (3) in der Profildraufsicht im Rande (4) der Aufstandsfläche unter einem Winkel ( $\beta_1$ ) zwischen 65° und 90° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen und an ihrer axial Innersten Stelle unter einem Winkel ( $\beta_2$ ) zwischen 30° und 50° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen.

Reifen mit in der Draufsicht S-förmigen Querrillen sind bekannt. Sie bringen ohne Drehsinnbindung in Laufflächenmitte eine stärkere Umfangersorientierung der Negative als an den Laufflächenrändern. Dies ist vorteilhaft zur Wasserverdrängung, weil aus der Laufflächenmitte wegen zu langer Wege in der Axialen das Wasser besser in Umfangsrichtung als in Axialrichtung abführbar ist. Da in mitteleuropäischen Wintern besonders häufig nasse Straßen anzutreffen sind, ist für Winterreifen, wo die erfindungsgemäße Laufflächenprofilierung vorzugsweise eingesetzt wird, ein günstiges Aquaplaning-Verhalten wichtig.

Aus dem deutschen Geschmacksmuster DE-M 93 02 029 ist eine Laufflächenprofilierung bekannt, wo jede im übrigen knick- und versatzfrei von Laufflächenrand zu Laufflächenrand durchgeführte S-förmig gewölbte Querrille in der Laufflächenmitte durch je einen Endzipfel zweier etwa parallelogrammförmigen, sich mit seinen langen Kanten im wesentlichen in Umfangsrichtung erstreckenden Klotz (6) mitten in dem S-Linienzug (9) unterbrochen ist, wobei die kurzen Kanten dieser die Kontinuität der S-förmigen Querrillen unterbrechenden Klötze etwa senkrecht zu den S-förmigen Querrillen verlaufen.

Der Fachmann weiß, daß ununterbrochen durchgeführte S-förmige Querrillen wie Scharnierlinien wirken und zu unangenehmen Geräuschen Anlaß geben. Weiterhin scheinen Probleme ungleichmäßigen Mittenabriebes mit der zu schwingungswilligen Steifigkeitsverteilung einer solchen Konstruktion zusammen zu hängen. Deshalb sollen die S-förmigen Querrillen, wie an sich bekannt, etwa in ihrer Mitte unterbrochen sein.

Es stellt sich die Aufgabe, ohne Beeinträchtigung des Aquaplaning-Verhaltens die S-förmigen Querrillen mit Hinblick auf das Schwingungsverhalten wirkungsvoller zu unterbrechen als im Stand der Technik bekannt.

Die Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß in gattungsmäßigen Reifen jede im übrigen knick- und versatzfrei von Laufflächenrand (4) zu Laufflächenrand (4) durchgeführte S-förmig gewölbte Querrille (3) in der Laufflächenmitte (5) durch einen einzigen rechteckförmigen, sich mit seinen langen Kanten (7) im wesentlichen senkrecht zur Querrille (3) erstreckenden Klotz (6) mitten in dem S-Linienzug (9) unterbrochen ist, wobei die kurzen Kanten (8) dieser die Kontinuität der S-förmigen Querrillen (3) unterbrechenden Klötze (6) mit der in Umlaufrichtung vor bzw. hinter der jeweils betrachteten S-förmigen Querrille (3a bzw. 3b) in einer Flucht liegen.

Der unterbrechende Klotz ragt also nicht etwa nur mit einem kleinen Zipfel in die ansonsten kontinuierlich S-förmige Querrille herein, sondern er liegt mit seiner Klotzmitte mitten in der S-förmigen Querrille. Dies ist wesentlich, weil ein jeder Klotz in seiner Mitte sein Steifigkeitsmaximum hat, am Rande hingegen kaum noch eine Steifigkeit bietet. Die Steifigkeit der Unterbrechung der S-förmigen Querrillen ist ferner dadurch besonders hoch, daß jeweils nur ein einziger zur S-Rille quergestellter Klotz die Unterbrechung bewirkt.

Da die in Laufflächenmitte aus Gründen des Geräusches und des Abriebes nicht zu groß werden dürfen, die Wahl großer Klotzgeometrien zur Bereitstellung großer Steifigkeit senkrecht zu den zu unterdrückenden "Scharnierlinien" (siehe Linie 9 in Figur 1) also nicht möglich ist, ist die optimale Gestaltung des Umrisses der in Laufflächenmitte platzierten, die S-förmigen Querrillen unterbrechenden Klötze wichtig: Zur Erreichung des Steifigkeitsmaximums sind die unterbrechenden Klötze im wesentlichen rechteckförmig gestaltet mit den langen Seiten etwa senkrecht zu der jeweils zu unterbrechenden S-förmigen Querrille.

Wichtig ist ferner der bündige Abschluß der unterbrechenden Klötze an seinen beiden kurzen Seiten in einer Flucht mit der voreilenden bzw. nacheilenden S-förmigen Querrille. Auf diese Weise sind die ununterbrochenen Teile der S-förmigen Querrillen sehr weit bis in die Laufflächenmitte gezogen, was die Entwässerung begünstigt.

Zur weiteren Verbesserung des Aquaplaning-Verhaltens ist vorzugsweise zu beiden Seiten der Laufflächenmitte (5) und zwar im Bereich zwischen 22% und 41% der Aufstandsflächenbreite (B) gemessen von der Laufflächenmitte (5) aus je eine zickzackförmige Umfangs- rille (10) angeordnet, die im Zick-Schenkel (10a) etwa senkrecht zu den S-förmigen Querrillen (3) an dieser Stelle verläuft und im Zack-Schenkel (10b) mit den S-förmigen Querrillen (3) zusammenfällt, wobei die Aufstandsflächenbreite (B) bestimmt wird mit einer Last von 80% der maximalen Tragfähigkeit nach ETRTO unter einem Luftüberdruck von 85% desjenigen, der nach ETRTO der maximalen Tragfähigkeit zugeordnet ist auf einer Felge mit einer um einen halben Zoll größeren Maulweite als nach ETRTO für die betreffende Reifen- gröÙe vorgesehen.

Insbesondere zur Verbesserung des Griffes auf Schnee und Eis empfiehlt es sich ferner, wie an sich bekannt, die Laufflächedurch Einschnitte aufzuweichen. Es hat sich als besonders vorteilhaft herausgestellt, wenn die Einschnitte (11) in den Bereichen axial außerhalb der Längsrillen (10) parallel zu den längeren Kanten (13) der Positive (14) verlaufen, hingegen die Einschnitte (12) im Bereich axial innerhalb der Längsrillen (10) diagonal zu den Kanten (7, 8, 15) der Positive und zwar im wesentlichen quer zur Umfangsrichtung. Vorzugsweise sind die Einschnitte (11, 12) in an sich bekannter Weise gewellt.

Inzwischen werden Winterreifen auch von Fahrern verwendet, die häufig hohe Quer- und Längsbeschleu-

nigungen aufbauen. Bei extremen Belastungen können Risse im Profilrillengrund entstehen, die in letzter Vollendung bis zum Klotzabrieb führen können. Um diesen Gefahren vorzubeugen, ist vorzugsweise die Tiefe (t10) von einer Umfangsrille (10) oder den Umfangsrillen (10) kleiner ist als die Tiefe (t11, t12) der dieser Umfangsrille (10) bzw. diesen Umfangsrillen (10) benachbarten Einschnitte (11, 12) und/oder die Tiefe (t3) von einer Umfangsrille (3) oder den Umfangsrillen (3) kleiner ist als die Tiefe (t11, t12) der dieser Umfangsrille (3) bzw. diesen Umfangsrillen (3) benachbarten Einschnitte (11, 12).

Auf diese Weise wird die Konzentration der Spannungen im Profilrillengrund gemildert; die Tiefendifferenz zwischen den tieferen Einschnitten und den weniger tiefen Rillen ist vorzugsweise so gewählt, daß die Spannungskonzentration im Einschnittgrund mit der Spannungskonzentration im Rillengrund übereinstimmt. Dieses Differenzmaß kann der Fachmann für jedes beliebige Profil mit der heute geläufigen FEM-Berechnung schnell iterativ bestimmen.

Die Erfindung wird nachfolgend anhand zweier Figuren näher erläutert. Es zeigt:

- Fig. 1 die maßstabsgerechte Draufsicht auf einen erfindungsgemäßen Reifen und  
 Fig. 2 einen Querschnitt durch den gleichen Reifen im gleichen Maßstab.

Figur 1 zeigt die maßstabsgerechte Draufsicht auf einen erfindungsgemäßen Reifen 1 mit einer profilierten Lauffläche 2. Generell sind hierin die Negative schwarz dargestellt und die Positive weiß. Nur eine beliebig herausgegriffene der S-förmigen Querrillen 3 ist nur mit schwarzen Körperkanten und ansonsten weiß dargestellt, um so exemplarisch anhand der jeweiligen Rillenmittellinie 9 die nur in der Laufflächenmitte 5 unterbrochene Kontinuität der S-förmigen Querrillen 3 zu zeigen; dazu ist diese Rillenmittellinie 9 im Bereich der die Kontinuität unterbrechenden, in Laufflächenmitte angeordneten Klötze 6 stetig differenzierbar ergänzt.

Die S-förmig geschwungenen Querrillen 3 verlaufen am Laufflächenrand 4 im wesentlichen axial; in dem maßstabsgerecht gezeigten, bevorzugten Ausführungsbeispiel besteht eine kleine Neigung von 8° zur Axialen und zwar gleich herum orientiert wie die Neigung im Laufflächenmittenbereich 16. Zur Umfangsrichtung U beträgt die Rillenneigung  $\beta_1$  also 82°.

Die S-förmig geschwungenen Querrillen 3 verlaufen an ihrer der Laufflächenmitte 5 nächsten Stelle am spitzen zur Umfangsrichtung, nämlich im wesentlichen diagonal; in dem maßstabsgerecht gezeigten, bevorzugten Ausführungsbeispiel beträgt die Neigung  $\beta_2$  zur Umfangsrichtung U an dieser Stelle 37°.

Von entscheidender Bedeutung sind die in der Laufflächenmitte 5 angeordneten, im wesentlichen rechteckförmigen Klötze 6, deren lange Kanten 7 sich im wesentlichen senkrecht, das heißt in einem Winkel zwischen 65° und 115° zur stetigen Fortsetzung der Mittel-

linie 9 der jeweiligen Querrille 3, zur durch diesen Klotz 6 unterbrochenen Querrille 3 an dieser Stelle erstreckt. Mit ihrer Steifigkeit senkrecht zur Querrille 3 werden Schwingungen des Laufflächenmittenbereiches gemindert.

Die kurzen Kanten 8 der besagten Klötze 6 verlaufen in einer Flucht mit der entsprechenden Begrenzungskante der vor- oder nacheilenden S-förmigen Querrille 3a und der nach- bzw. voreilenden S-förmigen Querrille 3b.

Zur weiteren Verbesserung des Aquaplaning-Verhaltens ist an beiden Rändern des Laufflächenmittenbereiches 16 je eine Umfangsrille 10 angeordnet, die - wie hier dargestellt - vorzugsweise zickzackförmig gestaltet ist und zwar bevorzugt so, daß ihre Zick-Schenkel 10a etwa senkrecht zu den S-förmigen Querrillen 3 an dieser Stelle verlaufen und ihre Zack-Schenkel 10b mit den S-förmigen Querrillen 3 zusammenfallen. Gemessen von der Laufflächenmitte 5 aus befinden sich diese Umfangsrillen 10 im Bereich zwischen 25,5% und 37,5 % der Aufstandsflächenbreite B, wobei die Aufstandsflächenbreite B bestimmt wird mit einer Last von 80% der maximalen Tragfähigkeit nach ETRTO unter einem Luftüberdruck von 85% desjenigen, der nach ETRTO der maximalen Tragfähigkeit zugeordnet ist auf einer Felge mit einer um einen halben Zoll größeren Maulweite als nach ETRTO für die betreffende Reifengröße vorgesehen.

Die kurzen Rillen, an die langen Kanten 7 der Mitlenklötze 6 angrenzen, sind mit dem Bezugszeichen 17 angesprochen. Sie stehen etwa senkrecht auf den axial inneren Enden der S-förmigen Querrillen 3.

Zur weiteren Verbesserung des Aquaplaning-Verhaltens sind die S-förmigen Querrillen 3 zu den axial äußeren Enden hin trompetenartig verbreitert.

Wie insbesondere für Winterreifen an sich bekannt - und in diesem Marktsegment wird die Erfindung bevorzugt verwendet - sollte die Lauffläche 2 durch Einschnitte 11, 12 aufgeweicht sein. Vorzugsweise verlaufen diese (12) im Laufflächenmittenbereich 16 im wesentlichen axial und damit diagonal zu den Kanten 7, 8 und 15 der betreffenden Positive bzw. Positivbereiche. Axial außerhalb davon verlaufen sie (11) vorzugsweise parallel zu den längeren Kanten 13 der axial außen gelegenen Positive 14 bzw. - beim Fehlen von Umfangsrillen 10 - der axial außen gelegenen Positivbereiche 14. Wie hier dargestellt, sind alle Einschnitte 11, 12 vorzugsweise gewellt.

In dicker strichpunktierter Linie II ist ein im wesentlichen quer verlaufender Schnitt - kurz Querschnitt genannt - markiert. Der Schnittverlauf ist so gewählt, daß der sich dadurch ergebende und in Figur 2 gezeigte Querschnitt die Tiefe aller Einschnitte 11 und 12 und aller Rillen 3, 10 und 17 zeigt.

Figur 2 zeigt den zuvor im Schnittverlauf erläuterten Querschnitt durch den gleichen Reifen 1 im gleichen Maßstab wie Figur 1. Die Tiefe t3, t10 und t17 der Rillen 3, 10 und 17 im Laufflächenmittenbereich 16 ist im wesentlichen konstant und kann im Neuzustand je nach

Reifengröße zwischen 7,5 und 9,0 mm betragen. In den axial äußeren Bereichen nimmt die Rillentiefe t3 der S-förmigen Querrillen 3 ab.

Figur 2 zeigt ferner die Tiefe t11 und t12 der Einschnitte 11 und 12. Diese Tiefen t11 und t12 sind nicht über der gesamten axialen Breite des Reifens konstant, sondern der Grund eines jeden Einschnittes 11, 12 ist zur Verminderung der Kerbwirkung an seinen axial äußeren Enden angehoben. Bei Einschnitten großer Axialer Streckung (siehe in der linken Abbildungshälfte dort, wo t12 angetragen ist) ist vorzugsweise eine solche Grundanhebung auch etwa in Einschnittmitte angeordnet.

Gemäß einer Weiterbildung der Erfindung ist die maximale Tiefe t11, t12 aller Einschnitte 11, 12 um eine Differenz zwischen 0,5 und 1,0 mm größer als die Tiefen t3, t10 bzw. t17 der nächstliegenden Rille 3 oder 10 oder 17. Hierdurch werden insbesondere die ansonsten im Längsschnitt sichtbaren Spannungskonzentrationen im Grunde der Rillen 3, 10 und 17 gemindert.

Erfindungsgemäße Reifen sind vorzugsweise mit einer Radialkarkasse 18 und zwei Gürtellagen 19 ausgestattet.

#### Patentansprüche

1. Reifen (1) mit profilierter Lauffläche (2), die im wesentlichen S-förmige Querrillen (3) aufweist, wobei die Querrillen (3) in der Profildraufsicht im Rande (4) der Aufstandsfläche unter einem Winkel ( $\beta_1$ ) zwischen 65° und 90° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen an ihrer axial innersten Stelle unter einem Winkel ( $\beta_2$ ) zwischen 30° und 50° zur Umfangsrichtung (U) verlaufen, **dadurch gekennzeichnet**, daß jede im übrigen knick- und versatzfrei von Laufflächenrand (4) zu Laufflächenrand (4) durchgeführte S-förmig gewölbte Querrille (3) in der Laufflächenmitte (5) durch einen einzigen rechteckförmigen, sich mit seinen langen Kanten (7) im wesentlichen senkrecht zur Querrille (3) erstreckenden Klotz (6) mitten in dem S-Linienzug (9) unterbrochen ist, wobei die kurzen Kanten (8) dieser die Kontinuität der S-förmigen Querrillen (3) unterbrechenden Klötze (6) mit der in Umlaufrichtung vor bzw. hinter der jeweils betrachteten S-förmigen Querrille (3a bzw. 3b) in einer Flucht liegen.
2. Reifen (1) nach Anspruch 1 dadurch gekennzeichnet, daß zu beiden Seiten der Laufflächenmitte (5) und zwar im Bereich zwischen 22% und 41% der Aufstandsflächenbreite (B) gemessen von der Laufflächenmitte (5) aus je eine zickzackförmige Umfangsrille (10) angeordnet ist, die im Zick-Schenkel (10a) etwa senkrecht zu den S-förmigen Querrillen (3) an dieser Stelle verläuft und im Zack-Schenkel (10b) mit den S-förmigen Querrillen (3) zusammenfällt, wobei die Aufstandsflächenbreite (B) bestimmt wird mit einer Last von 80% der max.

Tragfähigkeit nach ETRTO unter einem Luftüberdruck von 85% desjenigen, der nach ETRTO der maximalen Tragfähigkeit zugeordnet ist auf einer Felge mit einer um einen halben Zoll größeren Maulweite als nach ETRTO für die betreffende Reifengröße vorgesehen.

3. Reifen (1) nach Anspruch 2 dadurch gekennzeichnet, daß sein Laufflächenprofil (2) durch Einschnitte (11, 12) aufgeweitet ist, wobei die Einschnitte (11) in den Bereichen axial außerhalb der Längsrillen (10) parallel zu den längeren Kanten (13) der Positive (14) verlaufen, die Einschnitte (12) im Bereich axial innerhalb der Längsrillen (10) hingegen diagonal zu den Kanten (7, 8, 15) der Positive verlaufen und zwar im wesentlichen quer zur Umfangsrichtung.
4. Reifen (1) nach Anspruch 3 dadurch gekennzeichnet, daß die Einschnitte (11, 12) in an sich bekannter Weise gewellt sind.
5. Reifen (1) nach Anspruch 3 dadurch gekennzeichnet, daß die Tiefe (t10) von einer Umfangsrille (10) oder den Umfangsrillen (10) kleiner ist als die Tiefe (t11, t12) der dieser Umfangsrille (10) bzw. diesen Umfangsrillen (10) benachbarten Einschnitte (11, 12).
6. Reifen (1) nach Anspruch 3 dadurch gekennzeichnet, daß die Tiefe (t3) von einer Umfangsrille (3) oder den Umfangsrillen (3) kleiner ist als die Tiefe (t11, t12) der dieser Umfangsrille (3) bzw. diesen Umfangsrillen (3) benachbarten Einschnitte (11, 12).

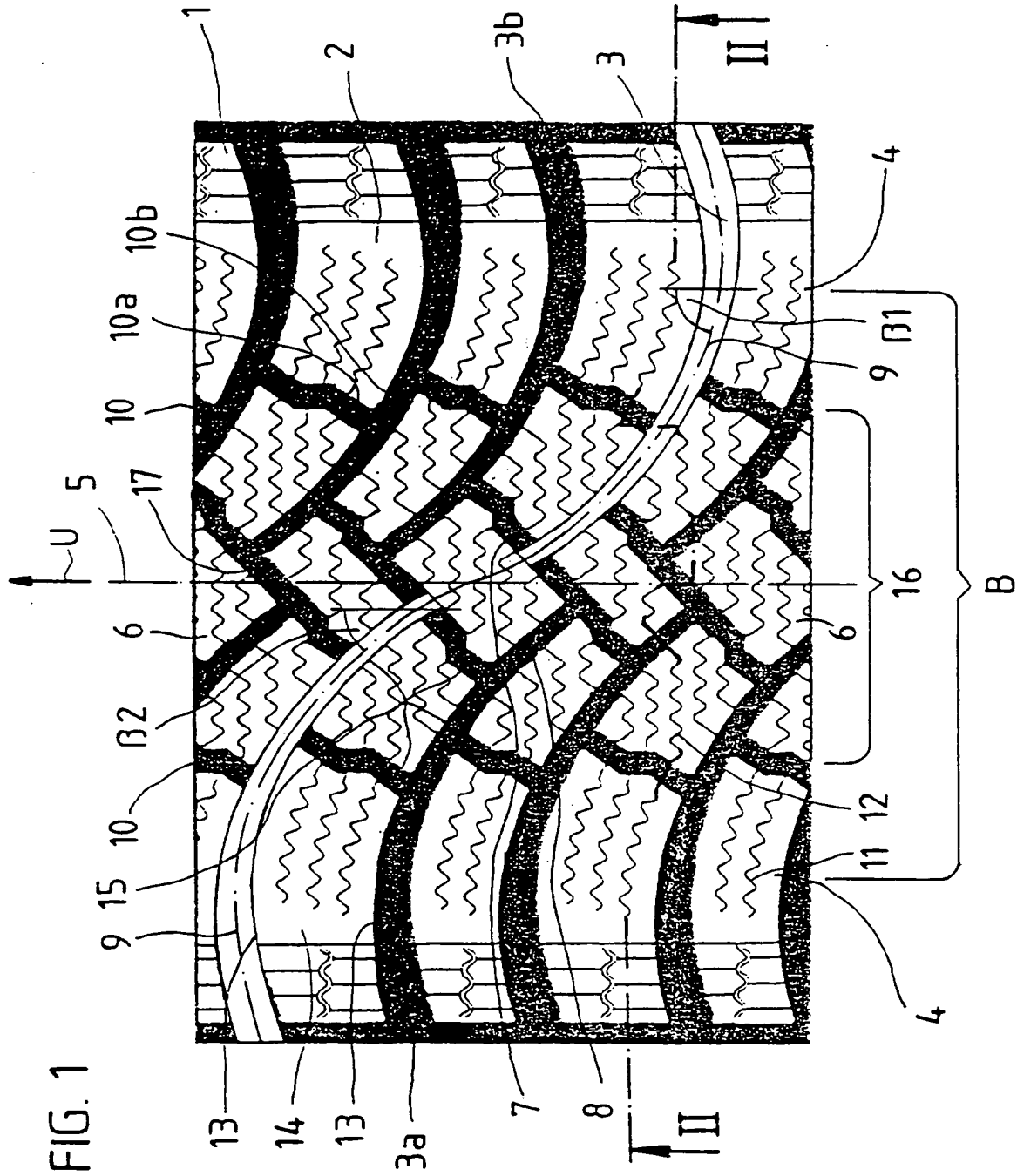
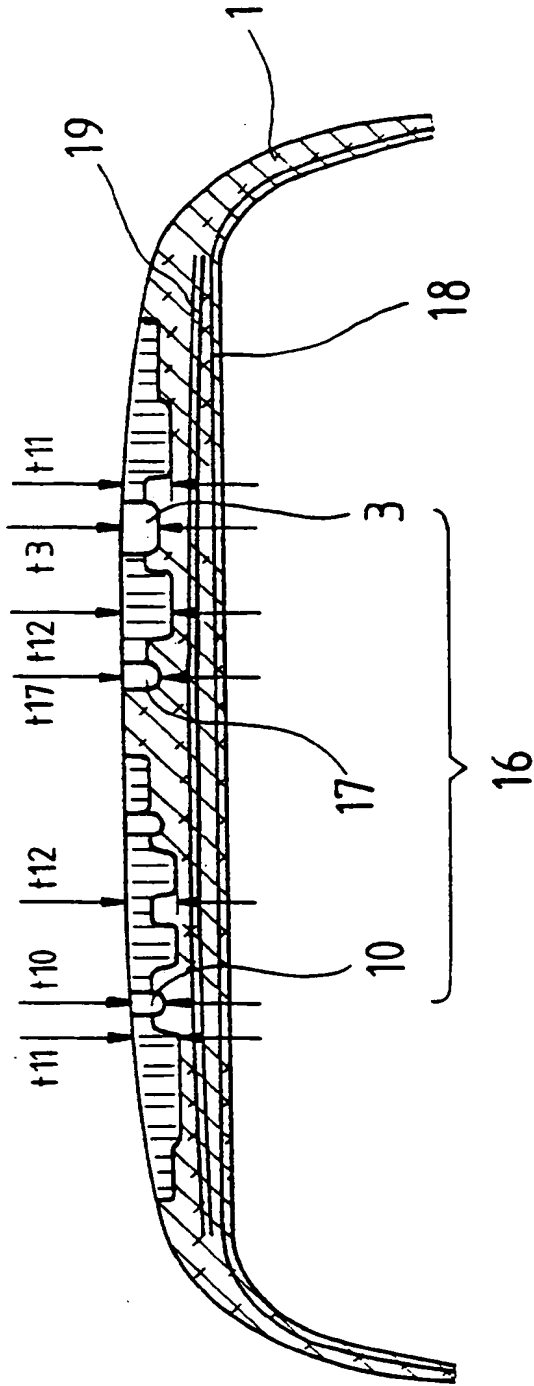


FIG. 2







Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 95 10 9893

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	DE-U-86 20 979 (UNIROYAL GMBH.) * Seite 10, Zeile 28 - Zeile 32; Ansprüche; Abbildung 3 *	1-4	B60C11/04 B60C11/03 B60C11/12
X	EP-A-0 477 542 (GOODYEAR TIRE & RUBBER) 1. April 1992 * Spalte 4, Zeile 35 - Spalte 5, Zeile 32; Ansprüche; Abbildung 5 *	1-3	
X	US-A-4 641 695 (LINDNER DANIEL J) 10. Februar 1987 * Spalte 7, Zeile 3 - Zeile 21; Ansprüche; Abbildung 4 *	1,2	
A	DE-U-88 09 991 (SP REIFENWERKE) * Seite 2; Ansprüche; Abbildungen *	1-6	
A	DE-U-88 09 532 (SP REIFENWERKE) * Seite 2, Absatz 2; Ansprüche; Abbildungen *	1-6	
A	FR-A-863 504 (THE U.S. RUBBER CO.) * Seite 2, Zeile 100 - Seite 3, Zeile 15 *	5,6	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 17. November 1995	Prüfer Baradat, J-L
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument ----- & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 03.92 (P04.00)